Deutscher Bundestag
18. Wahlperiode

Drucksache 18/11927
(zu Drucksache 18/11493)
12.04.2017

Unterrichtung
durch die Bundesregierung

Entwurf eines Zweiten Gesetzes zur Änderung des Energiesteuer- und des Stromsteuergesetzes

– Drucksache 18/11493

–

Stellungnahme des Bundesrates und Gegenäußerung der Bundesregierung

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 956. Sitzung am 31. März 2017 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe d und Nummer 32 (Inhaltsübersicht und § 60 EnergieStG)

   Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

   a) In Nummer 1 ist Buchstabe d zu streichen.

   b) Nummer 32 ist zu streichen.

   Begründung:

   Mit diesem Vorschlag wird die Beibehaltung von § 60 Energiesteuergesetz vorgesehen.

   Bislang kann der Verkäufer von Benzin und Diesel bei Zahlungsunfähigkeit des Warenempfängers unter bestimmten Voraussetzungen eine Steuerentlastung für die im Verkaufspreis enthaltene Energiesteuer beantragen.

   Diese Regelung ist vor allem für mittelständische Tankstellenbetreiber von Bedeutung, die einen wesentlichen Beitrag zum intensiven Wettbewerb auf dem deutschen Tankstellenmarkt leisten.

   Sie reduziert nicht nur deren wirtschaftlichen Schaden bei einer Insolvenz von Kunden sondern auch deren Aufwand für Versicherungen. In der Regel müssen mittelständische Tankstellenbetreiber sich zu Gunsten ihrer Vorlieferanten gegen einen Zahlungsausfall versichern. Seit der Einführung von § 60

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Energiesteuergesetz im Jahre 1991 kann die Versicherungssumme auf den Warenwert (ohne Energiesteuer) begrenzt werden. Diese Möglichkeit würde durch die komplette Streichung der Vorschrift entfallen. Die Versicherung müsste zusätzlich zum Warenwert den Energiesteueranteil absichern, was die Versicherungsprämien mehr als verdoppeln würden.

Eine Streichung der Norm ist unionsrechtlich nicht zwingend geboten.

Der Verweis auf die Billigkeitsvorschriften steht zur europarechtlichen Würdigung in Widerspruch und schafft keine Entlastung, da die Billigkeitsvorschriften in der Praxis sehr restriktiv gehandhabt werden.

2. Zu Artikel 1 Nummer 3 (§ 2 Absatz 2 EnergieStG)

Der Bundesrat bittet darum, im weiteren Gesetzgebungsverfahren den Gesetzentwurf mit dem Ziel zu überarbeiten, die bisherige steuerliche Begünstigung für komprimiertes und verflüssigtes Erdgas sowie für Flüssiggas in der bisherigen Höhe über das Jahr 2018 hinaus bis zum 31. Dezember 2023 fortzuführen.

Begründung:

Die alternativen Kraftstoffe Erdgas und Flüssiggas (Autogas) leisten einen signifikanten Beitrag zum Klimaschutz und zur Verringerung der Luftschadstoffemissionen durch den Kfz-Verkehr in Deutschland. Durch die vorgesehene geringere Steuerermäßigung für Erdgas und die vorgesehene erhebliche Reduzierung der Steuerermäßigung für Flüssiggas würde die Akzeptanz der Verbraucher für diese alternativen Kraftstoffe sinken und darüber hinaus zur Ausdünnung der Tankstelleninfrastruktur insbesondere bei Flüssiggas führen. Vor dem Hintergrund des geringeren Markthochlaufs der E-Mobilität als erhofft würde die Erreichung der festgelegten Klimaschutzziele im Sektor Mobilität kurz- und mittelfristig noch unrealistischer.

3. Zu Artikel 1 Nummer 12 (§ 26 Absatz 1 Nummer 1 und 2 sowie Absatz 3 EnergieStG)

In Artikel 1 Nummer 12 ist § 26 wie folgt zu ändern:

a) In Absatz 1 ist in Nummer 1 das Wort "selbst" und in Nummer 2 das Wort "ausschließlich" zu streichen.

b) In Absatz 3 ist das Wort "selbst" zu streichen.

Begründung

Die vorgeschlagene Neuregelung zielt auf eine Anpassung des steuerfreien Eigenverbrauchs an die Vorgaben der EU-Energiesteuerrichtlinie ab. Nach

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

§ 26 Absatz 1 Nummer 1 und Nummer 2 EnergieStG-E soll eine Einschränkung der steuerfreien Verwendung von Energieerzeugnissen dergestalt erfolgen, dass diese "selbst" innerhalb des Betriebsgeländes hergestellt sowie "ausschließlich" im Zusammenhang mit der Herstellung von Energieerzeugnissen verwendet werden. Begründet werden die gesteigerten Anforderungen an die Herstellungshandlung mit einer Umsetzung der Vorgaben in Artikel 21 Absatz 3 der Energiesteuerrichtlinie 2003/96/EG. Eine solche Einschränkung sieht die Energiesteuerrichtlinie jedoch nicht vor. Es würden sich in Einzelfällen zudem teilweise Abgrenzungsfragen ergeben, z. B. wenn Beauftragte in die Produktionsabläufe eingebunden oder andere Arten von Arbeitsteilungen im Herstellerbetrieb erfolgen. Das Erfordernis der "ausschließlichen" Verwendung gemäß § 26 Absatz 1 Nummer 2 EnergieStG-E im Zusammenhang mit der Herstellung von Energieerzeugnissen geht ebenfalls über die europarechtlichen Anforderungen hinaus und führt insbesondere bei der Chemieproduktion mit einer Vielzahl ineinander überlaufender Verfahrensschritte zu Abgrenzungsfragen. Soweit insbesondere die Verwendung von hergestellten Energieerzeugnissen zum Fahrzeugbetrieb ausgeschlossen werden soll, kann dies durch den expliziten Ausschluss einer solchen Verwendung erreicht werden. Einer darüber hinausgehenden Eingrenzung bedarf es jedoch nicht.

4. Zu Artikel 1 Nummer 20 (§ 46 Absatz 1 Satz 1 Nummer 01 - neu - und Absatz 2 EnergieStG)

Artikel 1 Nummer 20 ist wie folgt zu fassen:

"20. § 46 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Satz 1 wird vor Nummer 1 folgende Nummer 01 eingefügt:

"01. nachweislich versteuerte, nicht gebrauchte Energieerzeugnisse im Sinn des § 4, die zu gewerblichen Zwecken in ein Steuerlager eines anderen Mitgliedstaates verbracht oder zu gewerblichen Zwecken ausgeführt worden sind,"

b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

"(2) Die Steuerentlastung wird im Fall des Absatzes 1 Satz 1 Nummer 1 nur gewährt, wenn der Entlastungsberechtigte den Nachweis erbringt, dass die Energieerzeugnisse in ein Steuerlager eines anderen Mitgliedstaates aufgenommen oder ausgeführt worden sind. Im Fall des Absatzes 1 Satz 1 Nummer 2 wird die Steuerentlastung nur gewährt, wenn der Entlastungsberechtigte

1. die Energieerzeugnisse mit den Begleitpapieren nach Artikel 34

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

der Systemrichtlinie befördert hat und

2. eine ordnungsgemäße Empfangsbestätigung sowie eine amtliche Bestätigung des anderen Mitgliedstaats darüber vorlegt, dass die Energieerzeugnisse dort ordnungsgemäß steuerlich erfasst worden sind.""

Begründung

Regelungen für das Verbringen versteuerter Energieerzeugnisse zu gewerblichen Zwecken in Steuerlager anderer Mitgliedstaaten und für die Ausfuhr sind erforderlich, um Doppelbesteuerungen im Abgangs- und Bestimmungsmitgliedstaat zu vermeiden. Sie entstehen bei Steueraussetzungsverfahren, die nachträglich als nicht ordnungsgemäß eingestuft werden, obwohl die Waren nachweislich in ein Steuerlager eines anderen Mitgliedstaates aufgenommen oder ins Drittland ausgeführt worden sind.

Die Ergänzung der Entlastungstatbestände in § 46 EnergieStG kann vom nationalen Gesetzgeber vorgenommen werden, ohne dass es hierfür einer Änderung der entsprechenden EU-Richtlinien bedarf. Dies ergibt sich aus Artikel 11 der Verbrauchsteuersystemrichtlinie (Systemrichtlinie) in Verbindung mit Artikel 23 der Energiesteuerrichtlinie. Neben dem in Artikel 33 Absatz 6 der Systemrichtlinie genannten Regelfall der versteuerten Lieferung kann die Verbrauchsteuer für in den steuerrechtlich freien Verkehr überführte Waren auf Antrag von den zuständigen Behörden, in dem die Waren in den steuerrechtlich freien Verkehr überführt wurden (also im Abgangsmitgliedstaat), auch in anderen Fällen entlastet werden. Voraussetzung ist, dass die Entlastung nicht zu anderen Steuerbefreiungen führen darf als denen, die in den spezifischen Verbrauchsteuerrichtlinien vorgesehen sind. Da Artikel 23 der Energiesteuerrichtlinie für die Aufnahme versteuerter Energieerzeugnisse in Steuerlager eine Erstattungsregelung vorsieht, würde es zu keiner unzulässigen Steuerbefreiung kommen. Damit kann der nationale Gesetzgeber eine entsprechende Entlastungsregelung einführen.

5. Zu Artikel 1 Nummer 26 (§ 53a EnergieStG),
Artikel 2 Nummer 5 (§ 53a EnergieStG)

Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, die in § 53a EnergieStG vorgesehene Neuregelung zur Kumulation von vollständiger Energiesteuerentlastung und Investitionsbeihilfen, die einen Entlastungsvorbehalt durch Abzug gewährter staatlicher Investitionsbeihilfen bei Gewährung der Energiesteuerentlastung vorsieht, so auszugestalten, dass sie

a) die Umsetzung der Vorgaben des europäischen Beihilferechts auf das notwendige Maß begrenzt und

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

b) einen für einen wirtschaftlich auskömmlichen Betrieb hinreichenden Anreiz für Investitionen in hocheffiziente ortsfeste Anlagen zur gekoppelten Erzeugung von Kraft und Wärme ermöglicht.

Begründung:

Der Gesetzentwurf beabsichtigt in dem neuen § 53a Absatz 6 EnergieStG (Artikel 1 Nummer 26 des Gesetzentwurfs) bzw. § 53a Absatz 8 EnergieStG (Artikel 2 Nummer 5 des Gesetzentwurfs) eine Anpassung der Energiesteuerentlastungregelung an EU-beihilferechtliche Vorgaben. Die Begründung zu Artikel 2 Nummer 5 verweist insoweit als Regelungsmotiv für den in § 53a Absatz 8 vorgesehenen Entlastungsvorbehalt auf übergeordnetes EU-Recht - namentlich auf Rz. 151 i. V. m. Rz. 129 der Mitteilung der Kommission zu Leitlinien für staatliche Umweltschutz- und Energiebeihilfen 2014-2020 (UEBLL) - sowie auf Rz. 63 des Beschlusses der Europäischen Kommission aus Februar 2013 zur staatlichen Beihilfe SA:33848 (2011/N) (Staatliche Beihilfe SA.33848 (2011/N) - Deutschland: Energiesteuerentlastung für KWK-Anlagen - Verlängerung). Die Rz. 129 der UEBLL besagt u. a., dass bereits erhaltene Investitionsbeihilfen von einer Betriebsbeihilfe abzuziehen sind. Die beihilferechtliche Entscheidung der Europäischen Kommission vom 21. Februar 2013 wiederum basierte auf der Mitteilung Deutschlands, dass die Steuerentlastung nicht mit Investitionsbeihilfen kumuliert werden darf.

Die im Gesetzentwurf vorgesehene uneingeschränkte Abzugsregelung hinsichtlich erhaltener Investitionsbeihilfen von der vollständigen Energiesteuerentlastung erscheint jedoch im Lichte jüngerer beihilferechtlicher Entscheidungen zu eng gefasst. Die beihilferechtliche Notwendigkeit der im Gesetzentwurf vorgesehenen Neuregelung erscheint insbesondere fraglich mit Blick auf die Beihilfegenehmigung der Europäischen Kommission zum Kraft-Wärme-Kopplungsgesetz (KWKG) vom 24.10.2016 (State Aid SA.42393 (2016/C) (ex 2015/N) - Germany - Reform of support for cogeneration in Germany): Nach dem KWKG gewährte Zuschlagzahlungen für KWK-Strom stellen ebenso wie die Energiesteuerentlastung eine Betriebsbeihilfe dar. In der Ende 2016 ergangenen Beihilfegenehmigung zum KWKG hat die Kommission Investitionsbeihilfen neben einer Betriebsbeihilfe - in diesem Fall neben der Zuschlagzahlung nach KWKG - außerhalb von Ausschreibungsverfahren und im Rahmen einer nachgewiesenen Förderlücke grundsätzlich für zulässig erklärt; in ähnlicher Weise hat die Kommission auch in ihrer Beihilfegenehmigung zum Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG 2017) vom 20.12.2016 (State Aid SA.45461 (2016/N) - Germany - EEG 2017 - Reform of the Renewable Energy Law) die Zulässigkeit von Investitionsbeihilfen neben der Betriebsbeihilfe EEG-Förderung grundsätzlich bejaht.

Insbesondere im mittleren und kleineren KWK-Anlagensegment stellen sich viele Vorhaben bislang nur unter Nutzung einer zusätzlich gewährten Investitionsbeihilfe als wirtschaftlich dar. Im Interesse einer dezentralen Energiewende im Bereich Kraft-Wärme-Kopplung sollte eine Kumulation von Förderinstrumenten nur insoweit beschränkt werden, wie dies beihilferechtlich zwingend geboten ist.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

6. Zu Artikel 3 Nummer 7 (§ 9a Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 und Satz 2 - neu - StromStG)

Artikel 3 Nummer 7 ist wie folgt zu fassen:

"7. § 9a Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

"2. für die Herstellung … (weiter wie Regierungsvorlage)"

b) Folgender Satz wird angefügt:

"Dies gilt für den verwendeten Kraft- und Wärmestrom, der den Prozessen und Verfahren nach Satz 1 zuzurechnen ist.""

Begründung:

Die Steuererleichterung nach § 9a StromStG dient der Entlastung besonders energieintensiver Prozesse und Verfahren, um Wettbewerbsnachteile des produzierenden Gewerbes zu mindern. Neben dem eingesetzten "Wärmestrom" wird für viele der in § 9 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 bis 4 genannten Prozesse jedoch zwingend auch "Kraftstrom" zur Erzeugung mechanischer Energie benötigt. Dieser Kraftstrom wird von der Rechtsprechung nach der aktuellen Formulierung im StromStG jedoch nicht als erstattungsfähig anerkannt, weshalb eine Klarstellung erfolgen sollte.

Diese Befreiungsmöglichkeit bewegt sich auch im erlaubten Rahmen der EU-Energiesteuerrichtlinie 2003/96/EG, sodass das europarechtlich zulässige Potenzial noch nicht ausgeschöpft ist.

7. Zu Artikel 3 Nummer 8 Buchstabe b, Nummer 9 Buchstabe a (§ 9b Absatz 1, § 10 Absatz 1 StromStG)

Der Bundesrat sieht die von der Bundesregierung in Artikel 3 Nummer 8 Buchstabe b und Nummer 9 Buchstabe a vorgeschlagenen Änderungen des Stromsteuergesetzes mit Sorge. Der Bundesrat befürchtet, dass die Verpflichtung für die Unternehmen, den Strom für das Laden von Elektrofahrzeugen gesondert zu erfassen und abzurechnen, zu einem sehr großen Aufwand führt. Dies erschwert den weiteren Ausbau an Ladeinfrastruktur und könnte sogar dazu führen, dass bestehende Ladeinfrastruktur auf Betriebsgeländen von Unternehmen wieder beseitigt wird. Damit werden die Bemühungen der Bundesregierung zur Förderung der Elektromobilität konterkariert. Deshalb lehnt der Bundesrat die vorgeschlagenen Änderungen

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

ab.

Im Übrigen bittet der Bundesrat die Bundesregierung zu prüfen, ob eine Streichung der beiden genannten Nummern in Vereinbarkeit mit Europarecht erfolgen kann.

Begründung:

Die Bundesregierung versucht seit vielen Jahren unter Einsatz von Fördermitteln in Höhe von bisher rund 4,7 Milliarden Euro mit einer Vielzahl an Maßnahmen wie zum Beispiel Modellregionen Elektromobilität, Schaufenster Elektromobilität sowie Förderung des Aufbaus von öffentlicher Ladeinfrastruktur, der Elektromobilität zum Durchbruch zu verhelfen.

Darüber hinaus hat die Bundesregierung aus dem gleichen Grund verschiedene Steuererleichterungen im Bereich der Elektromobilität (unter anderem Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer) beschlossen.

Bei der Besteuerung von Strom in Unternehmen soll nun die Steuerentlastung nur für die Verwendung von Strom für betriebliche Zwecke und nicht für die Elektromobilität von Dienstwagen gelten. Elektrofahrzeuge werden zu einem großen Anteil von Unternehmen erworben. Um diese zu laden, installieren Unternehmen auf ihren Betriebsgeländen häufig auch entsprechende Ladesäulen, die wegen der Einbindung in die betriebliche Infrastruktur meist nicht mit entsprechenden Messvorrichtungen ausgerüstet werden.

Damit werden den betroffenen Unternehmen mit dem nun vorgesehenen Ausschluss der betrieblichen Verbräuche für Elektrofahrzeuge trotz nur geringer steuerlicher Auswirkungen umfangreiche Ermittlungs- und Aufzeichnungspflichten auferlegt, die in keinem Verhältnis zu den zu erwartenden Steuermehreinnahmen stehen. Es steht zu befürchten, dass viele Unternehmen diesen Aufwand scheuen werden und nicht nur keine neuen Lademöglichkeiten schaffen, sondern möglicherweise sogar bestehende Ladeinfrastruktur abbauen werden.

Da diese Vorschläge im Gegensatz zu den Zielen der Bundesregierung stehen und bei betroffenen Unternehmen zu übermäßiger Bürokratie führen werden, sollte von den Vorschlägen Abstand genommen werden.

Die Bundesregierung begründet diese Änderung damit, unionsrechtlichen Vorgaben genügen zu wollen. Es bleibt jedoch unklar, welche Regelung konkret dazu führt, dass Strom zum Laden von Elektrofahrzeugen auf Betriebsgeländen von Unternehmen steuerrechtlich von sonstigem Stromverbrauch zu trennen ist.

8. Zu Artikel 4 Nummer 2 (§ 9c Absatz 1 Satz 1 StromStG)

In Artikel 4 Nummer 2 sind in § 9c Absatz 1 Satz 1 die Wörter "zum Antrieb des Kraftfahrzeuges" durch die Wörter "zum Betrieb des Kraftfahrzeuges oder zur Erzeugung von Wasserstoff, welcher für den Betrieb des Kraftfahrzeuges

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

eingesetzt wird," zu ersetzen.

Begründung:

Nach dem im Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgesehenen neuen § 9c soll Strom, welcher zum Antrieb des Kraftfahrzeuges verwendet wird, eine Steuerentlastung erhalten. Diese Steuerentlastung wird befürwortet. Ergänzend sollte Strom, welchen ein Verkehrsunternehmen zur Erzeugung von Wasserstoff verwendet, sofern dieser Wasserstoff für den Betrieb der Kraftfahrzeuge genutzt wird, aus Gründen der Gleichbehandlung auch eine Steuerentlastung erhalten. Bei mit Wasserstoff betriebenen Fahrzeugen handelt es sich in Bezug auf die Emissionsfreiheit um eine ebenso förderwürdige Technologie. Es sollte hier keinen Unterschied machen, ob Strom im Rahmen einer Batterie für den Antrieb sorgt oder im Rahmen der Erzeugung von Wasserstoff.

Der Vorschlag sieht daher eine Ergänzung in Bezug auf die Erzeugung von Wasserstoff, welcher für den Betrieb des Fahrzeuges genutzt wird, vor.

Ferner wurde der Begriff Antrieb in den Begriff Betrieb geändert. Neben dem Strom für den Antrieb, benötigt das Kraftfahrzeug auch Strom für z.B. Licht, Heizung, Klimatisierung. Eine genaue differenzierte Verbrauchsmessung wäre nach Einschätzung der Verkehrsunternehmen nicht darstellbar. Auch in § 9 Absatz 2 Stromsteuergesetz wird insoweit nicht auf den Antrieb des Fahrzeuges Bezug genommen.

9. Zu Artikel 4 Nummer 2 (§ 9c Absatz 2 StromStG)

In Artikel 4 Nummer 2 ist § 9c Absatz 2 wie folgt zu fassen:

"(2) Die Steuerentlastung beträgt 20,00 Euro für eine Megawattstunde. Ab dem 1. Januar 2027 beträgt die Steuerentlastung 9,08 Euro für eine Megawattstunde."

Begründung:

Nach § 3 des Stromsteuergesetzes (StromStG) beträgt die Steuer auf Strom 20,50 Euro für jede Megawattstunde. Nach § 9 Absatz 2 des StromStG unterliegt Strom einem ermäßigten Steuersatz von 11,42 Euro für eine Megawattstunde, wenn er im Verkehr mit Oberleitungsomnibussen oder für den Fahrbetrieb im Schienenbahnverkehr entnommen wird.

Mit dem Gesetzentwurf zur Änderung des Energie- und Stromsteuergesetzes schlägt die Bundesregierung vor, die Stromsteuer für Fahrzeuge, die im Öffentlichen Personennahverkehr nach §§ 42 und 43 des Personenbeförderungsgesetzes eingesetzt sind, um 9,08 Euro zu ermäßigen. Damit würden Elektro- und Hybridbusse im ÖPNV bei der Stromsteuer mit dem ÖPNV-Schienenverkehr gleichgesetzt und der reduzierte Steuersatz von 11,42 Euro für eine Megawattstunde würde greifen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Nach der Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom beträgt der Mindeststeuersatz für elektrischen Strom bei einer betrieblichen Verwendung 0,5 Euro je Megawattstunde.

Dieser Mindeststeuersatz für Strom von 0,5 Euro je Megawattstunde sollte für zehn Jahre für den Einsatz von Elektro- und Hybridbussen erhoben werden. Der Einsatz von Hybrid- und insbesondere Elektrobussen ist vor dem Hintergrund der großen Herausforderungen, vor denen viele Städte in Deutschland im Bereich der Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte stehen, aus Klima- und Umweltschutzgründen wünschenswert. Hybrid- und Elektrobusse zeichnen sich bei hoher Fahrleistung in den Städten durch weitaus geringere Luft- und Geräuschemissionen aus. Sie sind damit ein wichtiger Baustein, um die Grenzwerte für Luftschadstoffe einzuhalten und gleichzeitig den Menschen eine attraktive Mobilität in den Städten anzubieten.

Bei den Elektro- und Hybridbussen handelt es sich derzeit um eine neue Technologie, die sich noch nicht auf dem Markt durchgesetzt hat. Bei den Elektrobussen gibt es derzeit sogar noch keine Serienfahrzeuge; diese sind von den namhaften Herstellern erst für die kommenden Jahre angekündigt. Um nun diese Fahrzeuge schnell und in großer Anzahl zum Einsatz zu bringen und damit die Vorteile dieser Fahrzeuge für den Klima- und Umweltschutz rasch nutzbar zu machen, wird als steuerlicher Anreiz der nach den EU-Gesetzen mögliche Mindeststeuersatz für den Strom zum Betrieb dieser Fahrzeuge vorgeschlagen.

Dieser soll nur zeitlich begrenzt gelten, bis sich die Technologie etabliert und sich auf dem Markt durchgesetzt hat. Die Dauer dieser Begrenzung wird daher auf zehn Jahre festgelegt. Danach soll dann der ermäßigte Steuersatz von 11,42 Euro für jede Megawattstunde für alle Fahrzeuge mit Elektroantrieb im ÖPNV zur Anwendung kommen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Gegenäußerung der Bundesregierung

Die Bundesregierung äußert sich zur Stellungnahme des Bundesrates wie folgt:

Zu Ziffer 1 (Steuerentlastung bei Zahlungsausfall - § 60 EnergieStG)

Die Bundesregierung wird den Änderungsantrag prüfen.

Zwar ist die Steuerentlastungsmöglichkeit nach § 60 EnergieStG weder in der Richtlinie 2008/118/EG vom 16. Dezember 2008 über das allgemeine Verbrauchsteuersystem und zur Aufhebung der Richtlinie 92/12/EWG, ABl. L 9 vom 14.1.2009, S. 12 (Verbrauchsteuersystemrichtlinie) noch in der Richtlinie 2003/96/EG des Rates vom 27. Oktober 2003 zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom, ABl. L 283 vom 31.10.2003, S. 51 (Energiesteuerrichtlinie) vorgesehen. Das Fehlen einer solchen Vorschrift im Stromsteuergesetz sowie in anderen Verbrauchsteuergesetzen zeigt, dass § 60 EnergieStG nicht Ausdruck eines allgemeinen Rechtsgedankens im Bereich des Verbrauchsteuerrechts ist. Diese Steuerentlastung gilt nur für bestimmte Energieerzeugnisse; aufgrund dieser selektiven Begünstigung könnten auch beihilferechtliche Gründe für eine Streichung sprechen.

Die Aufhebung der Regelung dürfte die Finanzierungsmöglichkeiten kleiner und mittelständischer Unternehmen aber in gewissem Maße einschränken. Die Wettbewerbsposition gegenüber Großunternehmen verschlechtert sich, da potenzielle Versicherungsmöglichkeiten beschränkt sein dürften.

Zu Ziffer 2 (Weiterführung der Steuerbegünstigung für Flüssiggas (sog. Autogas) - § 2 Absatz 2 EnergieStG)

Die Bundesregierung lehnt den Änderungsantrag ab.

Der Referentenentwurf des Gesetzes sah eine Fortführung der Steuerermäßigungen sowohl für Erdgas als auch für Flüssiggas vor. Die Fortsetzung dieser Steuervergünstigungen ist Bestandteil des Koalitionsvertrages für die 18. Legislaturperiode. Die Maßnahme wurde jedoch als nicht prioritär eingestuft, damit kann sie nur bei entsprechender Gegenfinanzierung aus dem jeweiligen Politikbereich fortgesetzt werden. Auch die Bundestags-Entschließung vom Sommer 2015 unterstreicht das Erfordernis der Gegenfinanzierung und koppelt die Verlängerung an die Vorlage eines Gutachtens. Eine

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

entsprechende Gegenfinanzierung ist jedoch nicht gegeben. Die Begünstigung für Flüssiggas läuft daher Ende 2018 entsprechend der gesetzlichen Befristung aus.

Die alleinige Begünstigung von Erdgas trägt dem Abschlussbericht des Instituts für Energie und Umweltforschung Heidelberg (ifeu) zur Entwicklung der Energiesteuereinnahmen im Kraftstoffsektor Rechnung, der unter anderem eine begrenzte und auf Erdgas fokussierte Verlängerung der Energiesteuerbegünstigung vorschlägt. Für eine weitere Förderung von Flüssiggas (Beginn der Förderung 1994) sieht ifeu hingegen keinen fachlichen Bedarf. Die Fokussierung auf Erdgas ergebe sich, weil es einen deutlichen Beitrag zum Klimaschutz ermögliche. Zudem bestehe wegen des geringeren Marktanteils und der schlechteren Tankstelleninfrastruktur gegenüber Flüssiggas zurzeit noch ein größerer Förderbedarf. Der ifeu-Bericht war vom Bundestag in seiner Entschließung vom Sommer 2015 angefordert und im Dezember 2015 dem Bundestag übersandt worden.

Zu Ziffer 3 (Herstellerprivileg - § 26 EnergieStG)

Die Bundesregierung lehnt den Änderungsantrag zum Teil ab und behält sich weitere Prüfung vor.

Mit der Angleichung an den Wortlaut des Artikels 21 Absatz 3 der Energiesteuerrichtlinie wird das sogenannte Herstellerprivileg unionsrechtskonform auf den Umfang der nach der Energiesteuerrichtlinie obligatorisch vorgesehenen Steuerbegünstigung für selbst hergestellte Energieerzeugnisse zurückgeführt.

Die Vorschrift des § 26 EnergieStG bezweckt (in Zusammenhang mit den §§ 37, 44 und 47a EnergieStG) eine klare Trennung zwischen eigenerzeugten (= selbst hergestellten) und fremdbezogenen Energieerzeugnissen.

Die Streichung des Wortes „ausschließlich“ in § 26 Absatz 1 Nummer 2 EnergieStG wird geprüft.

Zu Ziffer 4 (Steuerentlastung versteuerter Waren beim Verbringen in einen anderen Mitgliedsstaat/bei der Ausfuhr - § 46 Absatz 1 und 2 EnergieStG)

Die Bundesregierung lehnt den Änderungsantrag ab.

Sinn und Zweck von § 46 EnergieStG ist es, Energieerzeugnisse steuerlich zu entlasten, die bewusst im steuerrechtlich freien Verkehr befördert werden und für die ein Nachweis der steuerlichen Erfassung in einem anderen Mitgliedsstaat vorgelegt werden kann.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Die Bundesregierung stimmt zwar dem Anliegen des Bundesrates zu, dass Doppelbesteuerungen nach Möglichkeit vermieden werden sollten. Jedoch stellt die vom Bundesrat geforderte Entlastungsregelung darauf ab, eine Ausweitung der Entlastung für diejenigen Energieerzeugnisse zu schaffen, die in Folge von Fehlern bei der Eröffnung des Versandvorgangs für unter Steueraussetzung zu befördernde Waren oder aufgrund von Unregelmäßigkeiten während dieses Versands durch rechtliche Fiktion in den freien Verkehr überführt worden sind und für die deshalb eine Steuer entstanden ist. Es ist vielmehr die Aufgabe des Beteiligten, eine ordnungsgemäße Durchführung von Steueraussetzungsverfahren sicherzustellen. Dabei kommt ihm eine aktive Rolle zu, beispielsweise durch eine Verbesserung der Arbeitsabläufe.

In einem gewissen Umfang sind während der Beförderung noch Änderungen des elektronischen Versanddokuments möglich (z.B. Korrektur des Empfängers bzw. des Empfangsortes). Für bestimmte Fehl- und Mehrmengen sind zudem im Rahmen von Dienstvorschriften großzügige Toleranzen und Billigkeitsregelungen vorgesehen.

Eine darüber hinausgehende Ausweitung der Entlastungsmöglichkeit in § 46 EnergieStG könnte dazu führen, dass die auf Wettbewerbsgleichheit angelegten engen Regelungen des Steueraussetzungsverfahrens bei verbrauchsteuerpflichtigen Waren durch einen allgemeinen Heilungstatbestand für dem Wirtschaftsbeteiligten zuzurechnende Unregelmäßigkeiten unterlaufen würden.

Darüber hinaus müsste geprüft werden, ob eine solche Regelung im Einklang mit EU-Recht stehen würde oder sogar die einschlägigen Richtlinien geändert werden müssten. Der vom Bundesrat angeführte Artikel 23 Energiesteuerrichtlinie ist jedenfalls keine hinreichende Ermächtigungsgrundlage für eine solche nationale Entlastungsregelung.

Zu Ziffer 5 (Steuerentlastung für KWK-Anlagen - § 53a EnergieStG)

Die Bundesregierung lehnt den Änderungsantrag ab.

Bereits durch den vorliegenden Gesetzentwurf hat die Bundesregierung – wie vom Bundesrat gefordert – die Umsetzung der Vorgaben des europäischen Beihilferechts auf das notwendige Maß begrenzt. § 53a EnergieStG enthält Regelungen für eine vollständige Steuerentlastung für hocheffiziente KWK-Anlagen. Diese Steuerbegünstigung stellt eine staatliche Beihilfe i.S.d. Art. 107 AEUV dar, die durch die Kommission am 21. Februar 2013, SA: 33848 (2011/N), genehmigt worden war. Der Genehmigungsbescheid wurde allerdings nur unter der Voraussetzung erteilt, dass die vollständige Steuerentlastung abzüglich darüber hinaus gewährter staatlicher Investitionsbeihilfen gewährt wird. Diese Auflage wird nun in innerstaatliches Recht umgesetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Die Bundesrepublik ist an die vorgenannte beihilferechtliche Genehmigung der Kommission gebunden; insbesondere die dort zitierte Mitteilung Deutschlands, dass die Steuerentlastung nicht mit Investitionsbeihilfen kumuliert werden darf, ist hierbei zu berücksichtigen. Der Hinweis auf nachfolgende Genehmigungsbescheide in anderen beihilferechtlichen Verfahren geht fehl, da sich aus diesen Entscheidungen keinerlei (negative) Aussagen zur Bestandskraft der beihilferechtlichen Genehmigung der Kommission vom 21. Februar 2013, SA: 33848 (2011/N) entnehmen lassen. Eine ausdrückliche Abänderung oder gar Aufhebung dieser Genehmigung ist bislang nicht erfolgt, so dass ihr Wortlaut weiterhin maßgeblich bleibt.

Zu Ziffer 6 (Förderung von Kraftstrom - § 9a Absatz 1 StromStG)

Die Bundesregierung lehnt den Änderungsantrag ab.

Die langjährige Verwaltungspraxis der Finanzverwaltung, die den Kraftstrom nicht vom Anwendungsbereich des § 9a Absatz 1 StromStG erfasst sieht, wurde vom Bundesfinanzhof ausdrücklich bestätigt. Im Urteil vom 30. Juni 2015, Az. VII R 52/13 hat der BFH ausgeführt:

„Sinn und Zweck des § 9a Abs. 1 Nr. 1 StromStG sowie die unionsrechtlichen Vorgaben erfordern keine extensive Auslegung der Vorschrift unter Einbeziehung sog. Kraftstroms.“ (ähnlicher Wortlaut auch im BFH-Urteil vom 30. Juni 2015, Az. VII R 11/14).

Die derzeitige Auslegung durch die Bundesfinanzverwaltung gewährleistet zudem, dass sich die begünstigungsfähigen Prozesse klar und nachvollziehbar von nicht begünstigungsfähigen Prozessen abgrenzen lassen. Eine Festschreibung des Entlastungsumfangs im Gesetz würde zudem die Entscheidung des EuGH im laufenden Vorabentscheidungsverfahren C 465/15 vorwegnehmen.

Zu Ziffer 7 (Steuerbegünstigung für betriebliche Zwecke - § 9b Absatz 1 und § 10 Absatz 1 StromStG)

Die Bundesregierung lehnt den Änderungsantrag ab.

Eine Streichung der Ziffern 8b und 9a in Artikel 3 (Änderung § 9b Absatz 1 und § 10 Absatz 1 StromStG) wird nicht befürwortet, weil diese Vorschriften lediglich gesetzliche Klarstellungen und keine Neuregelungen beinhalten. Die Bundesregierung teilt die Befürchtung nicht, dass diese gesetzlichen Klarstellungen zu einem “sehr großen Aufwand“ führen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Mit der Formulierung wird klargestellt, dass die Steuerbegünstigung nur für die betrieblichen Zwecke der Unternehmen des Produzierenden Gewerbes vorgesehen ist (vgl. Begründung Gesetzentwurf, S. 73f.). Für als Kraftstoff eingesetzten Strom sieht die Energiesteuerrichtlinie keine Begünstigungsmöglichkeit vor (z. B. basiert die Steuerbegünstigung des § 9b StromStG auf Artikel 5 letzter Anstrich i. V. m. Artikel 11 der Energiesteuerrichtlinie, wobei Artikel 11 Absatz 4 den Mitgliedstaaten das Recht einräumt, den Anwendungsbereich des ermäßigten Steuersatzes für bestimmte betriebliche Verwendungen zu begrenzen). Die §§ 9b und 10 StromStG sind vergleichbar mit den Steuerentlastungsmöglichkeiten für Energieerzeugnisse nach §§ 54 und 55 EnergieStG: Auch hier kommt eine Begünstigung nur für zum Verheizen verwendete Energieerzeugnisse in Betracht – nicht für als Kraftstoff eingesetzte Energieerzeugnisse, z. B. in Dienstfahrzeugen.

Einzelheiten zur Erfassung von zu betrieblichen Zwecken (bzw. zu Zwecken der Elektromobilität) verwendeten Strommengen werden in möglichst einfach zu handhabenden Vorschriften der Stromsteuer-Durchführungsverordnung geregelt werden. Denkbar wären evtl. Schätzungen der entsprechenden Strommengen, die nicht zu einer wesentlichen Erhöhung des bürokratischen Aufwands führen würden.

Zu Ziffer 8 (Strom zur Erzeugung von Wasserstoff für den ÖPNV und Änderung des Begriffes „Antrieb“ in „Betrieb“ - § 9c Absatz 1 StromStG)

Die Bundesregierung lehnt den Änderungsantrag ab.

Strom zur Erzeugung von Wasserstoff: Eine Ausweitung der Begünstigung in § 9c StromStG für Strom zur Erzeugung von Wasserstoff für den ÖPNV ist nicht notwendig. Strom zur Erzeugung von Wasserstoff ist lediglich bei der Wasserstofferzeugung durch Elektrolyse relevant. Strom, der für die Elektrolyse eingesetzt wird, kann bereits nach gegenwärtiger Rechtslage nach § 9a Abs. 1 Nr. 1 StromStG vollständig von der Stromsteuer entlastet werden.

Änderung des Begriffes „Antrieb“ in „Betrieb“: Sinn und Zweck der Neuregelung ist es, Strom zu begünstigen, der zum Laden von im ÖPNV genutzten Elektrofahrzeugen genutzt wird. Vorrangig ist dies Strom zum Antrieb der Fahrzeuge im engeren Sinne. Nach Auffassung der Bundesregierung umfasst der Begriff Antrieb aber auch Strom, der für Licht, Heizung, Klimatisierung etc. im Fahrzeug selbst eingesetzt wird. Ein entsprechender Hinweis kann in der künftigen Stromsteuer-Durchführungsverordnung aufgenommen werden.

Demgegenüber würde der Wortlaut „zum Betrieb des Kraftfahrzeuges“ zu weit führen. Hieraus könnten sich Abgrenzungsschwierigkeiten ergeben. Denn Strom etwa für Haltestellen, Ladesäulen o. Ä. (d. h. Strom, der dem Betrieb des Fahrzeuges im weiteren

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Sinne dient) soll gerade nicht vom Anwendungsbereich des § 9c StromStG erfasst und steuerbegünstigt sein.

Zu Ziffer 9 (Steuerentlastung ÖPNV - § 9c StromStG)

Die Bundesregierung lehnt den Änderungsantrag ab.

Eine Absenkung der Stromsteuer auf den Mindeststeuersatz bei Elektrobussen hätte praktisch keine nennenswerten Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit des Betriebs von Elektrobussen. Die Lenkungswirkung einer etwaigen Förderung über den Mindeststeuersatz wäre aufgrund der ohnehin niedrigen Stromsteuer äußerst gering.

Die Stromsteuer zum Betrieb eines Elektrobusses beläuft sich bereits gegenwärtig, d. h. bei vollem Steuersatz, nur auf einen Bruchteil der Energiesteuer für einen vergleichbaren dieselbetriebenen Bus. Die Energiesteuer für einen dieselbetriebenen Bus liegt - nach Abzug der Steuerentlastung nach § 56 EnergieStG - bei ca. 16,66 € / 100 km (angenommener Verbrauch: 40 l / 100km). Demgegenüber beträgt die Stromsteuer bei vollem Stromsteuersatz für einen Elektrobus mit einem angenommenen Verbrauch von 150 kWh / 100 km nur rd. 3,08 € / 100 km. Dies entspricht etwa 1/5 der beim Betrieb eines Dieselbusses anfallenden Energiesteuer. Die in § 9c StromStG (Gesetzentwurf) vorgesehene Steuerentlastung von 9,08 € je MWh führt dazu, dass der Anteil der Stromsteuer unter den vorgenannten Annahmen auf nur noch 1,71 € / 100 km sinkt. Überdies ist die Stromsteuer mit 2,05 ct / kWh seit 2003 konstant und hat am Gesamtstrompreis einen seit Jahren sinkenden Anteil von derzeit ca. 7%.

Entsprechend gering sind die Auswirkungen der Stromsteuer auf die Wirtschaftlichkeit des Betriebs von Elektrobussen. Diese ist vorrangig von den sehr hohen Anschaffungskosten und der notwendigen Ladeinfrastruktur und deren Unterhaltung geprägt. So kostete z. B. ein in Berlin eingesetzter Elektrobus rund 750.000 € (mehr als doppelt so viel im Vergleich mit einem Dieselbus). Die jährliche Stromsteuer würde bei einer Fahrleistung von ca. 50.000 km künftig bei nur rund 850 € pro Jahr liegen.

Die als politisches Signal zur Förderung der E-Mobilität insbesondere im städtischen Bereich vorgesehene Steuerentlastung kann lediglich eine gewisse Anreizfunktion erfüllen. Die maßgebliche Förderung von Elektrobussen muss bei anderen Fördermechanismen ansetzen – beispielsweise Investitionsbeihilfen, Verbesserungen bei der Ladesäuleninfrastruktur, der Reichweite etc. Hierzu existiert bundesweit bereits eine Vielzahl von Förderprogrammen für Elektrobusse. Dies steht auch im Einklang mit den Subventionspolitischen Leitlinien der Bundesregierung, neue Begünstigungen vorrangig als Finanzhilfen auszugestalten.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.